Loco. revue

N° 231

La revue des amateurs de chemins de fer

N° 231
JUILLET-AOUT

3,00 F.

JUILLET-AOUT 1963

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

Loco-Revue

N° 231

VOLUME XXII

JUILLET-AOUT 1963

Éditions : LOCO-REVUE
Le Sablen
AURAY
(MORBIHAN)
B. P. : 9

REVUE MENSUELLE
FONDÉE EN 1937

DIRECTEUR
Jean Edmond FOURNEREAU

Rédacteur en chef
Jean FOURNEREAU Fils

Téléphone 65
C.C.P. 2081-39 PARIS
R. C. Lorient 21510

Paraît le 1er de chaque mois

NOTA. - La reproduction de tout ou partie des textes et clichés ci-inclus, ne peut être permise sans l'autorisation de l'Editeur.

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

Pour tous changements d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 0,50 NF en timbres. L'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

SOMMAIRE

Le Chemin de Fer de la Wengernalp ..... Page 286
Réseau mixte intérieur extérieur en écart. "O" 289
L'Electricité au service du modélisme 292
Le point sur les fabrications actuelles en c.f. miniatures :
La voie et les appareils de voie 295
Vu à la Foire de Paris 1963 300
Amusons-nous avec les Prox-Switch-Relay 304
Documentaire 307

DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO

(Sommaire provisoire)

Le C.F. de la Wengernalp : le matériel (suite et fin).
Le réseau des vacances.
L'Electricité au service du modélisme (suite).
Le point sur les fabrications actuelles en c.f. miniatures : les appareils de voie.
Model shopping.
Nous avons essayé pour vous : La BB 12 000 Hornby-HO.
En direct avec nos lecteurs : Block système.

Notre Couverture — Our Front Cover — Unser Titelbild

Un chargement exceptionnellement long : transport de rails en " barres longues " soudées de 635 mètres !

Eine besonders langue Ladung : Transport von Schienen, die in 635 m lange stücke zusammengeschweisst sind !

An extremely long load : transportation of long welded rails measuring 635 meters !

LOCO-REVUE est en vente dans toutes les **bonnes** Maisons spécialisées ainsi que dans les **Bibliothèques des Gares** S. N. C. F. de la Région Parisienne et des grandes Villes de Province (289 points de Vente dont 71 à PARIS).

TARIF :	FRANCE	ETRANGER ×
Le Numéro Single Copy	3,00 F.	3,50 F. ou 2,80 DM. ou 4 SH. 9 ou Dollar 0,70
Abonnement Annuel Annual Subscription	30 F. (1)	35,00 F. (2) ou 28 DM. ou 47 SH. 6 ou Dollar 7,00

× POUR LA BELGIQUE - C. C. P. 6000-32 - BRUXELLES

(1) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 31.50
(2) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 36.50

DOCUMENTAIRE

Les Locomotives Diesel Electriques BB 67000 et A1A - A1A 68000

La première unité de la série des 63 locomotives du type BB 67 000 actuellement en cours de livraison à la SNCF. (Caisse et montage BRISSONNEAU, bogies monomoteurs CREUSOT-JACQUEMIN à changement de régime, transmission électrique MTE).

The first unit of a serial of 40 locomotives, BB 67 000 type, actually on delivery to the SNCF.

Die erste Einheit einer Reihe von 40 Lokomotiven Typ BB 67 000, die z.Zt. an die SNCF geliefert werden.

Cliché S.N.C.F.

La S.N.C.F. vient de prendre livraison de deux nouvelles locomotives représentant respectivement la première unité d'une série de 63 et d'une autre de 42 locomotives d'un type nouveau, les "BB 67 000" et les "68 000".

Les premières, les "BB 67 000", sont destinées à remplacer progressivement les locomotives à vapeur sur certaines lignes dont le trafic, quoique ne justifiant pas l'électrification, est néanmoins important.

Ces machines sont équipées d'un seul moteur diesel rapide (1 500 tours/minute) à 16 cylindres en V, développant une puissance de 2 000 ch, que l'on compte porter par la suite à 2 400 ch. La transmission est électrique.

D'un poids de 78 tonnes, ces locomotives possèdent un double rapport d'engrenages, les rendant aptes à circuler

- **— soit en régime "voyageurs", avec vitesse-limite à 135 km/h,**
- **— soit en régime "marchandises", avec vitesse-limite à 90 km/h.**

Elles sont conçues pour remorquer des trains de marchandises lourds ou des trains de voyageurs de tonnage moyen. Pour la remorque de certains trains lourds et rapides de voyageurs, deux locomotives pourront être couplées et conduites par un seul agent. L'hiver, pour le chauffage des trains de voyageurs, un fourgon-chaudière sera accouplé à la locomotive.

Les secondes, du type A1A-A1A, les "68 000", sont équipées d'un seul moteur diesel à 1 050 tours/minute développant une puissance de 2 650 ch, devant être portée à 3 000 ch dans un proche avenir.

La transmission électrique à régulation entièrement automatique de ces locomotives rend leur conduite comparable à celle des locomotives électriques.

Un système de cales amovibles interposées sous les ressorts de suspension de l'essieu porteur permet de régler facilement et rapidement la charge sur les essieux moteurs à 20 tonnes ou à 18 tonnes, selon les voies où ces locomotives sont destinées à circuler.

Les "68 000" possèdent une chaudière automatique incorporée pour le chauffage des trains de voyageurs, ce qui dispensera de leur adjoindre un fourgon-chaudière.

Ces locomotives, dont la vitesse limite est de 130 km/h et le poids de 106 tonnes, sont conçues pour remorquer des trains express de voyageurs ou des trains de marchandises.

Comme les "BB 67000" elles contribueront à éliminer la traction à vapeur sur certaines lignes dont l'électrification ne serait pas rentable, mais dont le trafic est néanmoins important ; on les verra notamment circuler sur les lignes : Paris - Belfort, Paris - Cherbourg, Rennes - Brest, Paris - Clermont-Ferrand, etc.

NOTA. — La première unité de la série des A1A-A1A 68.000 a été illlustrée en notre précédente couverture (N° de Juin). Ces locomotives sont construites pour la partie mécanique et le montage par les FORGES DE LA LOIRE, pour la transmission électrique par CEM.